

УДК 625.72

А.А. Захаров, Д.В. Демидов
(A.A. Zaharov, D.V. Demidov)
УГЛТУ, Екатеринбург
(USFEU, Ekaterinburg)

О ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ СОВМЕЩЕННЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

(ON POSSIBILITY OF PUBLIC TRANSPORT COMBINED
ROUTES APPLICATION IN THE CITY OF EKATERINBURG)

Совмещенные пути сообщения позволят увеличить производительность городского пассажирского транспорта на территории крупных и крупнейших городов.

Combined lines of communication will increase the productivity of urban passenger transport within cities and major towns.

Городской пассажирский транспорт общего пользования является важнейшим элементом транспортной системы, который обеспечивает ежедневную транспортную подвижность двух третей населения России [1]. В крупнейших городах городской общественный транспорт может быть представлен следующими видами: безрельсовый пассажирский автотранспорт (автобус, маршрутное такси), безрельсовый пассажирский электротранспорт (троллейбус), рельсовый пассажирский электротранспорт (трамвай, метрополитен), также можно встретить использование железнодорожного транспорта внутри городов (городской электропоезд).

В Екатеринбурге за период 2008 – 2013 гг. наблюдается устойчивое снижение объемов перевозок пассажиров, вызванное снижением эксплуатационной скорости пассажирского транспорта. Так, если в 2002 г. годовой пассажиропоток муниципального транспорта составлял 647,1 млн человек и по этому показателю город с большим отрывом занимал в стране третье место, то в 2013 г. количество перевезенных пассажиров транспортом общего пользования составило 295 млн человек [2].

На скорость движения общественного городского транспорта влияет большое количество факторов как общесистемных (состояние подвижного состава, качество дорог и улиц) так и частных (заторы на городских улицах, неудовлетворительные погодные условия). Более подробно факторы, влияющие на скорость сообщения городского общественного транспорта, показаны в статье «О целесообразности проектирования совмещенных линий городского общественного транспорта» [3].

На территории Екатеринбурга предлагается выделить совмещенные пути для движения общественного транспорта в центральной части города (таблица). Наиболее ярким примером создания подобных систем общественного транспорта является система легкорельсового транспорта Bybanen в городе Берген (Норвегия). Она основана на положительном опыте создания совмещенных путей сообщения и улиц для движения общественного транспорта, которые в большом количестве появились в последние десятилетия в городах Европы, Азии, Африки и Северной Америки [3].

Предлагаемые улицы Екатеринбурга для организации совмещенных путей сообщения для движения автобусов и трамваев

Участок городской улицы	Существующая схема расположения трамвайных путей	Причина организации совмещенных путей сообщения для движения автобусов и трамваев
Улица Малышева на участке от улицы Гагарина до улицы Сыромолотова	Имеется участок обособленных трамвайных путей от улицы Новгородцевой до улицы Комсомольская	Регулярное возникновение заторов на улице Малышева (число полос движения – 4)
Улица Ленина на участке от улицы Московская до улицы Гагарина	Трамвайные пути не имеют обособления	Регулярное возникновение заторов на улице Ленина
Улица Челюскинцев на участке от улицы Московская до улицы Стрелочников	Трамвайные пути не имеют обособления	Регулярное возникновение заторов на улице Челюскинцев (число полос движения – 2-4)
Улица 8 Марта от улицы Радищева до улицы Щорса	Трамвайные пути не имеют обособления	Регулярное возникновение заторов на улице 8 Марта (число полос движения – 4)
Улица Гагарина от улицы Блюхера до улицы Малышева	Трамвайные пути не имеют обособления	Регулярное возникновение заторов на улице Гагарина (число полос движения – 4)

Суть предлагаемого решения заключается в создании совмещенных линий в качестве транспортно-пересадочных узлов и улиц, где будет разрешено движение только общественному транспорту, что позволит решить сразу несколько задач:

- создать пересадочный транспортный узел города;
- снизить потребность в отводе дополнительных земель под уширение проезжей части и увеличение числа полос движения;
- снизить вероятность возникновения заторов.

Стоит отметить и недостаточность уровня развития нормативной базы, позволяющей установить требования для проектирования совмещения

путей сообщения общественного транспорта. Так, например, подход к проектированию системы общественного транспорта, реализуемый в Российской Федерации, предусматривает выделение отдельных полос движения для городского общественного транспорта (автобуса) и создание обособленных линий трамвайного сообщения. В СП 42.13330.2011 «Градостроительство и планировка городов» предусматривается совмещение в одном коридоре движения только автобусных и троллейбусных линий, при этом трамвайные линии выделены в приоритет обособления [4].

Создание совмещенных путей сообщения городского транспорта можно осуществить по следующей схеме – объединить в один поток трамвайный и автобусный потоки с выделением полосы движения данных транспортных средств, отделенной от общего потока автомобильного транспорта. Выделение таких путей сообщения позволит сделать общие остановочные комплексы для трамвайного и автобусного сообщения, обеспечив тем самым максимально безопасный для пассажиров пункт пересадки с одного вида общественного транспорта на другой.

Кроме того, выделение таких линий на магистральных улицах города позволит повысить среднюю скорость движения общественного транспорта, исключить конфликтные ситуации, сократить количество остановочных пунктов, расположенных на проезжих частях городских улиц, тем самым повысив их пропускную способность.

Библиографический список

1. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
2. Об итогах социально-экономического развития Екатеринбурга в 2013 году: аналитическая справка Екатеринбургской городской думы от 4 июня 2014 г. № 03-04-03.
3. Захаров А.А., Демидов Д.В. О целесообразности проектирования совмещенных линий городского общественного транспорта / // Актуальные вопросы проектирования автомобильных дорог: Сборник научных трудов ОАО ГИПРОДОРНИИ, 2013. № 4 (63). С. 28-32.
4. Свод правил СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений: Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*.